



Förordning om uttjänta fordon och typgodkännanden

Klimat- och näringslivsdepartementet

2023-09-06

Dokumentbeteckning

COM(2023) 451

Förslag till Europaparlamentets och Rådets förordning om cirkulära krav för konstruktion av fordon och för hanteringen av uttjänta fordon, ändring av förordningar (EU) 2018/858 och 2019/1020 och upphävande av direktiv 2000/53/EG och 2005/64/EG.

Sammanfattning

Kommissionen har föreslagit en ny förordning om cirkulära krav för konstruktion av fordon och för hanteringen av uttjänta fordon. Den ersätter tidigare direktiv från 2000 om uttjänta fordon ("ELV-direktivet") och direktiv från 2005 om typgodkännande av motorfordon med avseende på deras återanvändbarhet och återvinningsbarhet ("3R-typgodkännande-direktivet").

Förslaget är en del av EU:s handlingsplan för cirkulär ekonomi och den nya industristrategin för Europa som lägger ut färdplanen för den europeiska industrin att uppfylla målen för EU:s gröna giv. Syftet med förslaget är att underlätta övergången till en mer cirkulär fordonsindustri, från design av nya fordon till hantering av uttjänta fordon.

Fordonsindustrin är enligt Kommissionens konsekvensanalys en av de mest resursintensiva industrierna, framför allt när det gäller användning av plast, stål, aluminium, koppar och kritiska råmaterial. Förslagets förväntas därför ha en betydande positiv effekt för miljön genom att minska miljöavtrycket genom krav på produktionen av nya fordon och hanteringen av uttjänta fordon.

Förslaget fastställer krav på cirkularitet gällande konstruktion och tillverkning av fordon när det gäller återanvändbarhet, återvinning och återvinningsbarhet samt användning av återvunnet material. Det ska

verifieras vid typgodkännande av fordon samt vid informations- och märkningskrav på delar, komponenter och material i fordon, bl.a. via ett s.k. cirkulärt fordonspass. Förslaget innehåller även krav på utökat producentansvar, insamling och behandling av uttjänta fordon samt export av begagnade fordon från EU till tredjeland.

Regeringen välkomnar ambitionen i förslaget att ställa om till mer cirkulära flöden. Regeringen anser att förslaget bör utformas så att ett mer resurseffektivt, fossilfritt och självförsörjande EU kan nås där fordon är återanvändbara i högre grad, där uttjänta fordon ingår i giftfria, högkvalitativa kretslopp och där avfallet minimeras.

Regeringen anser att ambitiösa mål och tidslinjer bör eftersträvas. Regeringen avser verka för en lagstiftning med hög miljö- och klimatambition med en balans mellan ett effektivt miljöskydd, administrativ börda, näringslivets konkurrenskraft och ett beaktande av fordonsägarnas intressen samt att hänsyn tas till att fordon är en komplex produkt som ingår i globala värdekedjor.

Därutöver anser regeringen att det är viktigt att förslaget blir samstämmigt med annan lagstiftning.

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

Europas tillväxtstrategi, den gröna given, syftar till att senast 2050 säkerställa en klimatneutral, ren och cirkulär ekonomi. EU:s handlingsplan för cirkulär ekonomi och den nya industristrategin för Europa lägger ut färdplanen för den europeiska industrin för att uppfylla målen för den gröna given. Handlingsplanen innehåller ett åtagande att se över lagstiftningen om uttjänta fordon (ELV) i syfte att främja mer cirkulära affärsmodeller genom att koppla designfrågor till avfallsbehandling, överväga regler om obligatoriskt återvunnet innehåll för vissa material och förbättra återvinningseffektiviteten. I EU:s handlingsplan "Mot nollföroreningar av luft, vatten och mark" betonas också behovet av att kommissionen föreslår nya åtgärder för att ta itu med EU:s externa miljöavtryck kopplat till export av uttjänta fordon och begagnade fordon.

Under översynen av EU:s ramdirektiv om avfall 2018 (Avfallsdirektivet 2008/98/EG) (se artikel 10a i direktiv 2018/849/EU, EUT L 150, 30.5.2018) framhölls att kommissionen skulle se över ELV-direktivet senast den 31 december 2020 och i detta syfte överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet, vid behov åtföljd av ett lagförslag. Det indikerades att processen för att revidera ELV-direktivet borde fokusera på genomförbarheten av att sätta återvinningsmål för specifika material och problemet med försvunna uttjänta fordon. Flera nya bestämmelser infördes i översynen av avfallsdirektivet 2018. Bland annat infördes allmänna minimikrav för system

för utökat producentansvar (artikel 8a i avfallsdirektivet), som medlemsstaterna skulle ha infört senast den 5 januari 2023. Syftet med minimikraven är att harmonisera medlemsstaternas lagstiftning om producentansvar. De allmänna minimikraven ska genomföras på alla nya och befintliga producentansvar i medlemsstaterna, bland annat producentansvaret för fordon.

Enligt kommissionens Kemikaliestrategi för hållbarhet (COM(2020) 667 final) bör förekomsten av potentiellt skadliga ämnen i produkter minimeras för att skapa giftfria materialkretslopp. Vidare bör konsumenter skyddas mot de mest skadliga kemikalierna genom att sådana endast tillåts om de är nödvändiga för hälsa och säkerhet eller är kritiska för samhällets funktion och det saknas alternativ.

I meddelandet som åtföljer förslaget till förordning om kritiska råmaterial (COM(2023) 160) betonas också betydelsen av fordonssektorn för att säkerställa en hållbar tillgång på kritiska råvaror och för att öka EU:s strategiska oberoende.

Ett offentligt samråd över innehållet i förslaget till förordning ägde rum under perioden juli till oktober 2021. Förslaget till den nya förordningen om cirkulära krav för konstruktion av fordon och för hanteringen av uttjänta fordon presenterades av kommissionen den 13 juli 2023. Förslaget förväntas ha en positiv inverkan på miljön genom att minska miljöavtrycket från produktion och hantering av uttjänta fordon.

1.2 Förslagets innehåll

Syftet med förslaget till förordning om cirkulära krav för konstruktion av fordon och för hanteringen av uttjänta fordon är att underlätta övergången till en mer cirkulär fordonsindustri, från design av nya fordon till hantering av uttjänta fordon.

Förslaget fastställer krav på cirkularitet gällande konstruktion och tillverkning av fordon med avseende på återanvändbarhet, återvinning och återvinningsbarhet samt användning av återvunnet material, vilket ska verifieras vid typgodkännande av fordon, och vid informations- och märkningskrav på delar, komponenter och material i fordon. Förslaget behandlar även krav på utökat producentansvar, insamling och behandling av uttjänta fordon samt export av begagnade fordon från EU till tredjeland.

Förslaget ersätter direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon ("ELV-direktivet") och direktiv 2005/64/EG om typgodkännande av motorfordon med avseende på deras återanvändbarhet och återvinningsbarhet ("3R-typgodkännanddirektivet").

Cirkulär design och informationskrav

Förslaget innehåller skyldigheter för fordonstillverkare att i närtid tillhandahålla detaljerad och användarvänlig information om demontering

och återvinning, inklusive användning och placering av kritiska råmaterial i fordon samt information om andelen återvunnet material i nya fordon. Åtgärder på medellång sikt inkluderar att revidera metoden för att beräkna återvinningsbarhet och återanvändbarhet för nya fordon vid typgodkännande och utveckla ett fordonspass för cirkularitet. Detta förankrar även de cirkularitetskrav som redan finns i typgodkännandet av nya fordonstyper. Inga särskilda informationskrav för kemikalier förutses i förslaget.

Återvunnet innehåll i nya fordon

Målen för andelen återvunnen plast i nya fordon föreslås ligga på 25 procent till 2030. För stål föreslås kommissionen ges befogenhet att fastställa mål för andelen återvunnet stål i nya fordon, inom tre år efter det att förordningen trätt i kraft. Möjligheten att sätta mål för andelen återvunnet innehåll för andra material som till exempel aluminium och kritiska råmaterial föreslås utvärderas i framtiden, baserat på förändringar i fordonskonstruktion och tillgången på återvinningskapacitet.

Minimering av förekomsten av potentiellt skadliga ämnen

Förslaget innebär att direktivets gällande begränsning av metallerna bly, kadmium, kvicksilver och sexvärt krom förs över till förordningen. Minimering av förekomsten av ytterligare skadliga ämnen, i enlighet med Kemikaliestrategin, ska enligt förslaget ske inom ramen för Reach-förordningen och dess nuvarande begränsningsregler.

Förbättrad och ökad behandling av uttjänta fordon

Förslaget syftar till att öka återvinningen av råvaror och förbättra kvaliteten på plast-, stål- och aluminiumfraktioner. Förslaget innehåller en striktare definition av återvinning jämfört med tidigare direktiv och ett förbud mot att deponera icke-inert avfall från demontering av fordon, som inte genomgått en efterbehandling. Det föreslås också skyldigheter att demontera och förbättra återvinningen av nyckelkomponenter från uttjänta fordon.

Export av fordon

För att öka antalet uttjänta fordon som behandlas inom EU föreslås en tydligare ansvarsfördelning för skrotningsintyg tillsammans med bindande kriterier för att särskilja begagnade fordon från uttjänta fordon och åtgärder för att öka efterlevnaden. Förslaget innehåller därutöver ett förbud mot export av fordon som inte längre är trafikdugliga samt åtgärder för förbättrad tillsyn genom t.ex. ökad informationsöverföring vid tullkontroll, för att motverka illegala export av fordon.

Producentansvar för uttjänta fordon

I förslaget ges incitament till ökad insamling och förbättrad avfallshantering genom att fastställa krav på utökat producentansvar (EPR). Kraven på producentansvar syftar till att öka insamlingen av uttjänta fordon och kompensera för de kostnadsökningar som krav på förbättrad hantering av

uttjänta fordon medför och som inte täcks av värdet på material och komponenter som återvinns eller återanvänds.

2022/23:FPM133

Fler fordonskategorier omfattas av förordningen

Den föreslagna förordningen kommer att gradvis inkludera fler fordonskategorier genom att sätta krav på att fordonstillverkarna lämnar information om materialsammansättningen av sina fordon. Inledningsvis införs också minimikrav gällande behandling av vissa kategorier av uttjänta motorcyklar samt lastbilar, bussar och släpvagnar.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

I svensk rätt är ELV-direktivet i huvudsak införlivat genom förordningen (2023:132) om producentansvar för bilar samt bilskrotningsförordningen (2007:186). Bestämmelser om förbud mot att använda vissa metaller i bilar finns i förordningen (2003:208) om förbud mot vissa metaller i bilar. Bestämmelser om anmälningsskyldighet för att tömma, demontera eller på annat sätt yrkesmässigt återvinna uttjänta fordon som omfattas av bilskrotningsförordningen finns i miljöprövningsförordningen (2013:251). Bestämmelser om tillsyn finns i 26 kap. miljöbalken och miljötillsynsförordningen (2011:13). Kompletterande bestämmelser till EU-lagstiftning om marknadskontroll finns i fordonslagen (2002:547). Bestämmelser om straff eller administrativa sanktioner finns i förordningen om producentansvar för bilar, bilskrotningsförordningen och förordningen (2012:259) om miljöstraffavgifter. Regler om flyttning av uttjänta fordon finns i lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall respektive förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall. I avfallsförordningen (2020:614) finns en bestämmelse om att ett uttjänt fordon inte får lämnas till någon annan än en producent eller en auktoriserad bilskrotare. I huvudsak är 3R-typgodkännandedirektivet införlivat i svensk lagstiftning genom bestämmelser i fordonsförordningen (2009:211) och Transportstyrelsens föreskrifter. Kompletterande bestämmelser till EU-lagstiftningen beträffande typgodkännande av fordon finns också i fordonslagen.

Flera av de föreslagna bestämmelserna saknar motsvarighet i svensk rätt. Det gäller t.ex. skyldighet för fordonsägare att lämna in fordon för återvinning om fordonet är uttjänt, bestämmelserna om export av begagnade fordon, ett fordonspass för cirkularitet, och skyldighet för en säljare att visa om fordonet är begagnat eller om det är ett uttjänt fordon. Det system för producenters ansvar för att omhänderta uttjänta fordon som föreslås i förordningen skiljer sig från det system som gäller i Sverige i dag, bland annat genom att producentansvarsorganisationer kan ta på sig producentansvaret för producentens räkning (i Sverige fullgör varje producent de krav som ställs, även om det i praktiken görs genom ett mottagningssystem för uttjänta fordon som de flesta producenter har anslutit sig till).

De berörda nationella författningarna kommer att behöva ses över och anpassas till den nya EU-förordningen så att överlappningar undviks. Kompletterande bestämmelser till EU-förordningen kommer behövas t.ex. när det gäller vilka myndigheter som ska utöva tillsyn över att nya skyldigheter följs. De nationella bestämmelserna om straff och administrativa sanktioner kommer att behöva ses över, bland annat eftersom EU-förordningen räknar upp ett antal nya typer av överträdelser som ska vara föremål för sanktioner. Det finns också myndighetsföreskrifter som meddelats av Naturvårdsverket, Kemikalieinspektionen och Transportstyrelsen som kan behöva ses över med anledning av EU-förordningen.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Förslaget bygger på en konsekvensanalys utförd av kommissionen (SWD(2023)256).

Den valda kombinationen av åtgärder som utgör förslaget kommer enligt kommissionens konsekvensanalys att ha en betydande positiv effekt för miljön genom att minska miljöavtrycket genom krav på produktionen och avfallshanteringen för fordon.

Produktionen av fordon uppges vara en av de mest resursintensiva industrierna. Förslaget beräknas därför kunna minska de årliga utsläppen av växthusgaser med 12,3 miljoner ton koldioxidekvivalenter till år 2035 (14,0 miljoner ton år 2040). Dessa utsläppsminskningar har värderats till 2,8 miljarder euro.

En stor del av denna utsläppsminskning kommer från att 5,4 miljoner ton material (plast, stål, aluminium, koppar och kritiska råmaterial) återvinns med högre kvalitet eller återanvänds samt genom att ytterligare 3,8 miljoner fordon förväntas återvinnas inom EU årligen. Förslaget förväntas innebära att 350 ton sällsynta jordartsmetaller från permanentmagneter samlas in under 2035 för återanvändning eller återvinning (1 500 ton under 2040). Detta utgör ett viktigt bidrag till EU:s arbete för strategiskt oberoende av kritiska råmaterial.

Den totala nyttan av förslaget har beräknats till 5,2 miljarder euro under 2035 (inkluderat värderingen av minskade utsläpp av växthusgaser). Den totala kostnaden har beräknats till 3,3 miljarder euro vilket innebär en nettovinst på 1,8 miljarder euro för EU.

Totalt ökar kostnaden med 66 euro per fordon som sätts på marknaden under 2035. Av denna kostnad beräknas 39 euro per fordon komma från ökade kostnader till följd av krav på fordonstillverkare. Det är framför allt krav på innehåll av återvunnen plast och ersättningar till producentansvarsorganisationer som medför kostnadsökningar för tillverkare. Även om förslaget kommer medföra kostnader för fordonsindustrin inom EU på kort sikt, förväntas förslaget även medföra

energibesparingar, minskat beroende av material från tredjeländ och att övergången till elektrifierade fordon sker genom hållbara och cirkulära affärsmodeller. Detta innebär att konkurrenskraften inom industrin på längre sikt anses kunna stärkas.

För avfallssektorn förväntar Kommissionen att förslaget medför ökade kostnader till följd av behov av nya investeringar och ökade intäkter i form av ökat värde i reservdelar och återvunnet material. Även om medlemsländerna befinner sig på olika nivåer idag vad gäller den teknik som används och arbetskraftskostnader så förväntas förslaget på EU-nivå innebära en betydande förstärkning och modernisering inom demonterings-, fragmenterings- och återvinningsindustrin.

Förslaget förväntas innebära 22 100 nya jobb, varav 14 200 inom små- och medelstora företag, framför allt inom demontering och återvinning.

Statliga myndigheter förväntas få något ökade kostnader för genomförande och tillsyn kopplat till förslaget. Kostnaderna uppstår framför allt till följd av tillsynskampanjer, kontroll av export för begagnade och uttjänta fordon samt för att anpassa registreringssystem. Kostnaderna beräknas uppgå till totalt 24 miljoner euro för medlemsländerna. Det motsvarar en kostnad på mindre än 2 euro per fordon som sätts på marknaden. En ökad digitalisering förväntas effektivisera arbetet både för statliga myndigheter och ekonomiska aktörer.

För konsumenter beräknas förslaget innebära att kostnaden för nya fordon ökar med ungefär 39 euro per fordon samtidigt som priset på begagnade fordon förväntas minska med ungefär 12 euro per fordon till följd av minskad export till länder utanför EU. Samtidigt förväntas det ökade utbudet av begagnade reservdelar innebära lägre priser för konsumenter när det gäller reparationer och underhåll av fordon.

Förslagen om ökade krav på hanteringen av uttjänta fordon kan innebära utmaningar för små och medelstora företag inom fordonsbranschen genom ökade kostnader för implementering och anpassning till nya teknologier. Samtidigt förväntas ökade investeringar i återvinningssektorn, stöd för återanvändning av begagnade delar och ökad tillgång till information för demontering av fordon förväntas lyfta innovation, öppna nya möjligheter för små och medelstora företag samt bidra till nya jobb inom sektorn. Även ökade krav på producentansvar kommer att mildra konsekvenserna för små och medelstora företag genom ökad insamling och behandlingskvalitet.

Naturvårdsverket har fått i uppdrag att analysera konsekvenser för Sverige och utifrån svenska förhållanden, vilken ska levereras i slutet av september 2023.

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar ambitionen i förslaget att ställa om till mer cirkulära flöden. Regeringen anser att förslaget bör utformas för att nå ett mer resurseffektivt, fossilfritt och självförsörjande EU där fordon är återanvändbara i högre grad, där uttjänta fordon ingår i giftfria, högkvalitativa kretslopp och där avfallet minimeras. Regeringen anser att ambitiösa mål och tidslinjer bör eftersträvas. Regeringen avser verka för en lagstiftning med hög miljö- och klimatambition med en balans mellan ett effektivt miljöskydd, administrativ börda, näringslivets konkurrenskraft och ett beaktande av fordonsägarnas intressen samt att hänsyn tas till att fordon är en komplex produkt som ingår i globala värdekedjor.

Regeringen välkomnar att vissa krav i förordningen omfattar fler fordonskategorier. Regeringen ser också positivt på att kommissionen ska utvärdera om designkrav för nya fordon samt mål för återanvändning och återvinning bör omfatta fler fordonskategorier och hur sådana krav i så fall bör utformas.

Regeringen anser att det är viktigt att det finns flexibilitet för utformningen av utökat producentansvar eftersom det möjliggör lösningar som är anpassade till nationella förhållanden.

Regeringen ser positivt på förslagets krav på en minsta andel återvunnet plastmaterial i nya fordon och att kommissionen ska utvärdera lämplighet även för andra material under beaktande av varje materials specifika förutsättningar. Regeringen anser också att förslaget bör underlätta för slutna kretslopp för material som återvinns till samma användning. Därutöver välkomnas åtgärder i förslaget som underlättar återvinning, återanvändning och reparationer.

Regeringen välkomnar att förslaget innehåller krav på produktpass. Regeringen avser även att verka för genomförandet av åtaganden i EU:s kemikaliestrategi om att skapa giftfria materialkretslopp. Regeringen ser därför behov av att tydliggöra hur minimering av förekomsten samt hur krav på information om potentiellt skadliga ämnen i fordon bör regleras.

Regeringen välkomnar att förslaget gör det enklare att skilja mellan ett begagnat fordon och ett uttjänt fordon.

Regeringen välkomnar att förslaget ställer krav som underlättar spårning, att fordon ska bevisas som trafikdugliga för att få exporteras, och utökade krav på tillsyn av fordon eftersom det är viktigt att motverka en hantering, där s.k. försvunna fordon idag utgör ett problem eftersom fordonen inte avregistreras utan exporteras direkt till tredje land eller via andra medlemsstater.

Regeringen anser att förslaget bör utformas för att inte snedvrída konkurrensen eller ha en negativ inverkan på den inre marknads funktion eller handeln med tredje land.

Mot bakgrund av vår budgetrestriktiva hållning bör Sverige verka för att kostnaderna begränsas både på EU-budgeten och statsbudgeten. Om förslaget medför ökade kostnader för den nationella budgeten ska dessa i första hand finansieras genom omprioriteringar inom berörda anslag i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen beslutat om (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95FiU5, rskr. 1994/95:67).

Förslaget förhåller sig till andra rättsakter och regeringen anser att det är viktigt att lagstiftningarna blir samstämmiga.

2.2. Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.2 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.3 Remissinstansernas ståndpunkter

Remissinstansernas ståndpunkter är ännu inte kända då remittering pågår (sista svarsdag 4 november 2023).

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Förslaget till förordning om cirkulära krav för konstruktion av fordon och för hanteringen av uttjänta fordon grundas på artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

Beslut fattas av rådet med kvalificerad majoritet efter ordinarie lagstiftningsförfarande med Europaparlamentet enligt artikel 294 EUF-fördraget.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Unionen har delad befogenhet med medlemsstaterna på området för den inre marknaden och förslaget kan bli föremål för en subsidiaritetsprövning. Syftet med förslaget är att harmonisera kraven för utsläppande på marknaden, eller mer specifikt kraven på tygodkännande av fordon, och se till att fordon som når slutstadiet tas omhand på ett miljövänligt sätt och att sekundära råvaror av hög kvalitet kan återvinnas från fordonen.

I sin subsidiaritetsbedömning menar kommissionen att det är viktigt att införa en gemensam uppsättning regler på EU-nivå med tydliga krav och skyldigheter för medlemsstater och företag. Det möjliggör också en smidig övergång av fordonssektorn till en cirkulär ekonomi i linje med målet i den europeiska gröna given. En välfungerande inre marknad gynnar EU:s fordonsindustri. Att harmonisera kraven skulle vidare underlätta utvecklingen av modern och miljövänlig infrastruktur för behandling av alla fordon i EU, stödja innovation och ta itu med de genomförandeproblem som hänger samman med olika tolkningar av befintlig lagstiftning. Om detta inte hanteras på EU-nivå finns risk för fragmentering av den inre marknaden och risk för att framsteg i den cirkulära ekonomin blir beroende av frivilliga åtgärder från företag och enskilda medlemsstater. En harmonisering skulle också göra det möjligt att fastställa en tydlig rapporterings- och övervakningsmekanism, vilket skulle leda till transparens och jämförbarhet mellan olika uppgifter inom hela sektorn. Svårigheter i samband med "försvunna fordon" är gemensamma för alla medlemsstater och är således ett gränsöverskridande problem. Vissa medlemsstater har försökt hantera problemet men det har inte varit effektivt. En harmoniserad reglering krävs för att hantera svårigheterna med att utbyta information om registrering av fordon mellan fordonsregister i de olika medlemsstaterna. Detsamma gäller export av begagnade fordon från EU, som endast kan hanteras på EU-nivå med hänsyn till EU:s gemensamma regler om tull och utrikeshandel.

I sin proportionalitetsbedömning menar kommissionen att de föreslagna åtgärderna inte går längre än nödvändigt för att åstadkomma ett regelverk som är nödvändigt för att ge incitament till nödvändiga investeringar i den cirkulära ekonomin samtidigt som man säkerställer en hög nivå av skydd för människors hälsa och miljön. Genom att införa en harmoniserad ram för konstruktion, tillverkning och omhändertagande av uttjänta fordon ges den rättssäkerhet som aktörerna och medlemsstaternas myndigheter behöver. Det nuvarande regelverket förenklas genom att alla krav samlas i en enda akt och bidrar till en starkare integration av EU:s inre marknad. De administrativa kostnaderna för att införliva reglerna i nationell lagstiftning minskar i och med att det är en EU-förordning i stället för ett direktiv. Det gör det också möjligt att tillämpa nya EU-krav tidigare. Tillämpningsområdet kommer att successivt utvidgas till nya fordonskategorier. Det kommer också att finnas övergångsperioder för alla nya krav för att ge de ekonomiska aktörerna tid att anpassa sig till de nya reglerna.

Regeringen bedömer att förslaget är förenligt med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna.

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förhandlingsarbetet i rådet inleds under hösten 2023. Förslaget är även ute på remiss i Sverige, med slutdatum för att inkomma med remissvar den 4 november 2023.

4.2 Fackuttryck/termer

Begreppet 'uttjänta fordon' avser fordon som är avfall, vilket är definierat i art. 3 i EU:s avfallsdirektiv (2008/98/EG), eller, enligt lagt förslag till förordning, fordon som inte är reparerbara enligt kriterierna Del 1, punkt 1 och 2 i bilaga I.